

柳南文史资料第二辑目录

〔柳南交通〕

- 广西协筑湘桂黔桂铁路之经过…………… 梁志强 (1)
- 柳州公路发展简史…………… 梁昌权 (10)
- 解放前柳州民航史略…………… 梁志强 (12)

〔柳南绿化〕

- 柳州最早的苗圃及其他…………… 士 弓 (19)

〔柳南文史〕

- 黄绍竑策划在柳州建省会详情…………… 梁志强 (23)
- 谷埠设卡之起因及裁撤时间…………… 士 弓 (33)
- 柳南最早的农贸市场…………… 刘锡香 (36)
- 柳南区名胜、古迹…………… 刘锡香 (43)
- 螺蛳圩的今与昔…………… 黄立健 (46)

〔地理与民俗〕

- 柳州地名考…………… 潘朝业 (47)
- 桂中壮族民俗志…………… 潘朝业 (64)

〔乡贤史略〕

- 龙城乡贤王浚中简介…………… 陈铁生 刘汉忠 (79)

柳州籍清代名臣、台湾知府杨廷理传略

- 陈铁生 刘汉忠 (82)
- 柳州史事、人物三则..... 陈铁生 刘汉忠 (93)
- 马平王拯的由来..... 陈铁生 (98)

〔柳州文史〕

- 柳宗元在柳州种竹..... 潘朝业 (101)
- 柳州被炸知多少..... 梁志强 (103)
- 一场罕见的员警潜逃事件..... 梁 辛 (116)

〔文化教育〕

- 国民基础教育的理论和实施情况..... 董咸熙 (119)
- 高沙锣鼓..... 张兆金 (123)

〔补 白〕

- 两位张肿..... 爱居室笔录 (22)
- 一张白纸飞过街..... 汀汀 (32)
- 明鍾行旦游鱼峰诗..... 爱居室笔录 (78)
- 永历帝两次至柳..... 爱居室笔录 (122)
- 两个张岳..... 爱居室笔录 (35)
- 山云却馈..... 爱居室笔录 (42)
- 柳州的“力行工会”..... 小 秋 (18)
- 对绝对..... 爱居室笔录 (92)
- 董家码头郑家路..... 文摘 (97)
- 谷埠码头高又高..... 辛辛 (102)

广西协筑湘桂 黔桂铁路之经过

梁 志 强

民国二十五年（1936年）一月，国民政府行政院计划开发西南各省，决议发行公债一亿二千万元用以兴筑湘黔川桂铁路。同年四月，交通部着手制订筑路计划，因感于陆地国际运输线之重要，经请示行政院同意决定将其中的湘桂铁路展筑至镇南关（今友谊关），与安南（越南）的铁路衔接，假安南海防为吞吐港。

交通部计划之一的湘桂铁路系由湖南衡阳起，中经桂林、柳州、南宁至镇南关，全长1,043公里（一说1046公里）。预算投资三千七百万国币，由中央与地方共同负担，其中国府负担两千万，其余一千七百万则由湘桂两省分担，（广西计划发行公债一千万，以田赋收入为公债担保，每年摊还一百万，分十年还清）。后因财力有限，筹措资金困难，修筑费用（包括黔桂路桂段）实际系由以下四种来源凑成：①交通部投资一亿一千九百余万元，此款系由建设专款旧路材料及向中英庚款董事会转借而来；②湖南省政府投资四百七十七万余元，广西省政府投资三百五十三万余元（合桂币七百零六万余元）；③财政交通两部于民国二十七

年（1938年）四月及二十八年（1939年）三月，代表国民政府三次与法国银行团及中国建设银行订约借款，计：（甲）材料借款一亿五千六百万法郎；（乙）附带工程借款二千四百万法郎，（丙）英金借款十四万四千镑，④征用民地转作人民对该路投资额八十四万七千九百八十一元七角五分（发给湘桂铁路公司股票 211,995股，计75,603张股票）。

次年（1937年），“七七事变”发生，国府急令交通部赶筑湘桂黔桂两路，以适应抗战之需要。交通部随即与湘桂黔三省政府协订两路征工、征地、征枕等办法。双方分工：工程方面，由交通部组设之工程处负责；征调民工建筑路基，清查用地及征采枕木等工作则由各省负责。为适应形势之需要，尽快将路筑好，交通部同时决定，湘桂铁路分为衡（阳）桂（林）、桂（林）柳（州）、柳（州）南（宁）、南（宁）镇（南关）四段同时施工赶筑（但具体实施时有先后）。同年八月，交通部设立衡桂、南镇两工程处，以侯家源为衡桂段工程处长兼总工程师，凌鸿勋为南镇段工程处长兼总工程师。次年（1938年）三月三日，交通部以湘桂铁路衡桂段已开工，南镇段亦已有成议，故再设桂柳、柳南两工程处，以侯家源兼任桂柳段工程处长及总工程师，凌鸿勋兼任柳南段工程处长及总工程师。至此，全路之兴筑始有整个计划。八月十四日，湘桂铁路公司成立。交通部任侯家源为该公司总经理，并将桂柳桂南两段工程处合并为桂南段工程局，以凌鸿勋为该局局长兼总工程师。

湘桂铁路各段最先动工者为衡桂段。该段全长375公里，路线所经之黄土井，为湘桂两省的筑路分界段。衡阳至黄土井路基，长约208公里，定为干线，由中站之冷水滩

至零陵，长约22公里为支线，均由湘省征工建筑。黄土井至桂林路基，长约167公里，系干线，由桂省征工建筑。民国二十六年九月十六日，广西成立湘桂铁路桂黄段（《广西年鉴〈第三回〉》称为全桂段，不确）路工管理处。处长由省建设厅厅长陈雄兼任，副处长由蒋继伊专任。先后征调全县、临桂、兴安、灌阳、资源、灵川、永福、阳朔、义宁（今临桂县属）、百寿（今永福县属）、龙胜等十一县民工309,374人（内土方民工134,874人，石方民工45,000人，道渣民工75,500人，运枕木54,000人），于十月一日（一说十一日）开工建筑。并于沿线工地组设派出所十四所，其中十所负责监管民工所做的土方，四所负责指挥民工开炸与搬运石方工程，另设四所道渣所，负责承打石渣。次年（1938年）九月，全段路基筑妥，共完成土石方工程4,471,440公方（工费由广西负担）。十月，衡阳至桂林段通车。

衡桂段动工半年后，南镇段（全长230公里）亦上马。民国二十七年（1938年）三月一日，南镇段路工管理处于南宁成立，陈雄兼任处长，苏诚专任副处长，南宁区民团副指挥官邓笃初和龙州民团副指挥官邓殷藩兼任副处长。下设三个办事处、十六个派出所。先后征调横县、永淳（今横县属）、宾阳、隆山（今马山县属）、上林、都安、那马（今马山县属）、武鸣、宁明、平治（今平果县属）、龙津（今龙州县）、养利（今大新县属）、明江、（今宁明县属）、果德（今平果县属）、上思、镇结（今天等县属）、左县（今崇左县属）、思乐（今宁明县属）、万承（今大新县属）、雷平（今大新县属）、龙茗（今天等县属）、邕宁、上金（今龙州县属）、绥渌（今扶绥县属）、隆安、崇

善（今崇左县属）、凭祥、同正（今扶绥县属）、向都（今天等县属）、扶南（今扶绥县属）等三十县民工214,662人，于同年四月开工建筑。至次年（1939年）五月，已完成全部土方工程百分之九十五以上，计707,036公方（工费由广西负责）。同年十月，由镇南关经隘口、下石圩至宁明河边一段（约长56公里）已通车。并与安南铁路衔接，开始运输由法方代购之材料，供应路段使用。不料一个月后（即十一月二十四日），日寇占领南宁，工程被迫停工并予以破坏，路段铁轨亦被拆移至黔桂路使用。

南镇段施工后三个月，即民国二十七年（1938年）七月，桂柳段（全长178公里）路工管理处在桂林成立。陈雄兼任处长，蒋继伊专任副处长。下属组织同桂黄段。先后征调富川、钟山、恭城、昭平、蒙山、平乐、修仁（今荔浦县属）、荔浦、三江、融县（今融水、融安县）、中渡（今鹿寨县属）、榴江（今鹿寨县属）、雒容（今鹿寨县属）、柳江、柳城等十五县民工103,396人（内土石方民工94,069人，运枕木9,300人。其中有瑶族同胞一万余人），于同年八月十六日开工建筑，（有些史料说是六月一日，有的说是民国二十八年三月，均不确）。除永福矮岭至柳江桃花坞一段特殊工程（全长26公里）由桂南工程局建筑外，其余均由该路工管处负责实施。次年（1939年）六月，沿线各地连降大雨，山洪暴发，已建成路基被冲坏不少，材料亦有损失，民工被溺毙二、三十人。七月，黄冕一带霍乱流行，筑路民工死亡甚多，尚未染症者纷纷走避，土方工程大受影响。延至九月，路基始全部筑成（工费由广西负责），共完成土方工程3,925,529公方。十二月十

五日全段铺轨完竣，次日，首列满载支援攻击昆仑关之重炮专车，由桂林驶柳。

柳南段（全长260公里）路工管理处亦于民国二十七年（1938年）七月在南宁成立，陈雄兼任处长，苏诚专任副处长，浔州区民团副指挥官廖庆祥和玉林区民团副指挥官肖道龙兼任副处长。下属组织仿南镇段，设四个办事处，十八个派出所。先后征调贵县、兴业（今玉林市属）、桂平、柳江、玉林、来宾、象县（今象州县）、罗城、邕宁、宜山、平南、博白、北流、陆川、武宣、忻城、迁江（今来宾县属）等十七县民工153,543人，于同年八月开工建筑。至次年（1939年）十一月上旬，路基工程已完成百分之八十，计5,850,204公方（工费由广西负责）。适日寇入侵桂南，形势紧张，该段即行停筑并予破坏，民工遣散回原籍。民国二十九年（1940年），桂南会战结束，日寇退出广西。为便利合山煤运，该段开始由柳州向来宾铺轨，同年九月（有些史料说是1941年9月，不确）通车至来宾县城西十五华里之水落村。此外，为便利盐运，于柳（州）来（宾）段之凤凰站架设长18公里至大湾支线，此线于民国三十一年（1942年）七月勘测，九月动工，次年（1943年）三月通车。

民国二十八年（1939年）春，交通部决定兴筑黔桂路。四月一日，黔桂铁路工程局成立于宜山，由侯家源任局长兼总工程师。八月二十三日，黔桂路桂段（由柳州至南丹县泗亭，全长302公里）路工管理处在南宁成立。陈雄兼处长，苏诚专任副处长，柳州区民团副指挥官练达和庆远区民团副指挥官何世任兼副处长。与湘桂路南镇柳南两段工管处合署办公。十一月下旬日寇进犯南宁时，迁宜山办公。民

国三十年（1941年）四月，陈雄辞省建设厅长职，遗缺由阙宗骅接充，各路工管处处长即改由阙兼任，各兼任副处长亦于此时撤消。黔桂路桂段工管处于民国二十八年九月十四日开始先后征调柳江、柳城、融县、宾阳、三江、上林、来宾、罗城、武宣、雒容、忻城、隆山、宜北（今环江县属）、天河（今罗城县属）、南丹、中渡、迁江、宜山、都安、河池、思恩（今环江县属）、象县、那马、榴江等二十四县民工252,470人（内土方民工179,678人，运料792人，运枕木72,000人）。先筑六甲以东路段183公里，十月开始动工修筑。次年（1940年）春，交通部决定移湘桂铁路镇南段和桂南段之材料敷设黔桂路。五月三十一日，广西省政府委员会第477次会议通过准黔桂铁路工程局发行地价券，偿还期为五年，每年抽签还五分之一，利息为八厘，每年发给一次。七月一日，由柳州南站开始铺轨，十月十日即通车至宜山。民国三十年（1941年）二月一日通车至金城江。四月起，展筑六甲以西之路段119公里。民国三十一年（1942年）二月通车至六甲，七月三十日通车至拔贡。民国三十二年（1943年）一月通车至侧岭。二月，桂境路基全部完成。五月，通车至贵州独山。六月六日，举行黔桂铁路通车典礼，开始正式通过柳州城站（今火车东站）与湘桂铁路举办联运。十月，交通部下令撤消城站，两路改在南站联运。黔桂路工程局长侯家源以南站距市区过远（3公里），市民往返殊感不便，且迭接各方函电要求维持城站之设立，乃亲自谒见交通部长曾养甫，请求收回成命，保留城站不撤。在座的第四战区司令长官张发奎亦表示深切赞同侯的主张，城站乃得以维持。

修筑“湘桂”、“黔桂”两路，广西人民秉着“有力出力，”“有物出物”的精神，踊跃参加，争作贡献“因而各路段工管处才能在两年之内集中民工百万（广西当时共有壮丁二百四十万，参加修两路之壮丁约占全省壮丁总数百分之四十。征调原则：由各工管处查照所需工额，时间长短，以路线附近各县壮丁多少为比率，近者，按壮丁总数征调百分之五十至七八十，远者，征调百分之十至五十，配定应征人数，分令各县政府，成立征工队组织实施），其中有在一个月之内发动十余万人报到者（柳南段），有一个县出工三万余者（贵县、上林、桂平）。“广西素称贫瘠人稀，又值抗战时期，于兵役及其它服役之外（如柳江县在1938年，除征调10,140名壮丁修铁路外，还征调3,500人筑公路，12,280人修飞机场，1,670人筑防御工事，9,134人运输军用品，22,012人运输军粮，1,500人修水利。全县参加服役壮丁共计60,236人），在极短促之时间，征调集合，有如此优良成绩，其平时训练之严，组织之密，由此可见”（凌鸿勋向交通部总报告语）。“（开工后），昼夜兴筑，遍地烽烟，未尝沮其气，弥天轰炸，不足撓其心，共砺尝胆卧薪之志，卒竟逐段完成之功，此种坚苦卓绝牺牲奋斗之精神，实足以觐吾民爱国之热忱”（侯家源之评语）。“此种精神，殊足令人歌泣”（翁文灏评语）。“（与其它省筑路对比）办理最善，收效最佳者，端推桂省”（聂肇灵评语）。“桂省人民给予国家之贡献，不可不谓相当伟大”，而“桂省利用民力之伟大，诚足为我国交通史上辟一新纪元”（凌鸿勋评语）。

然而，广西人民却为此付出了沉重的代价。

首先，由于劳动强度大，营养差，居住条件恶劣，医疗设备不足，致使员工健康状况不断恶化，患病者日众。据不完全统计，仅湘桂路南镇柳南两路段和黔桂路桂段，染上痢疾、疟疾、斑痧、伤寒、霍乱以及其它病症者，即达82,660人，平均每百员工即有十五人得病。加上施工方法落后，作业条件不良和天灾所引起的伤亡事故，这三个路段总共死亡员工2,943人（职员12人，民工2,931人，其中有柳江县民工45人，如加上桂黄桂柳两段员工死亡数则更多）。民国三十三年（1944年）秋，湘桂黔桂两路局，曾计划在两路交点之柳州建一“征工筑铁路纪念塔”，附刊殉职之员工姓名于上，以资纪念，而垂永久，已函请广西省政府撰送序文，嗣以敌陷桂柳，其事遂寝。在此之前（1944年春），两路三段专任副处长苏诚，为纪念广西民工协筑铁路劳绩及培植本省铁路中下级干部，个人出资在宜山创设“广西路工纪念中学”，并自兼校长。凡筑路殉职员工子女考入该校肄业者，有免费之优待，毕业后派在铁路机关服务（至少服务半年，始准升学，已商得两路当局同意）。不料（初中两个班）仅开学两月余，敌薄桂柳，学校疏散天河（不能上课）。光复后，苏回宜山筹划复课，不久即病逝。该校乏人领导，经费无着，校产校址随即交宜山县立初级中学接收，条件是在该校内设立“路工纪念室”及“苏校长纪念亭”。

其次是由于物价增涨，使物主蒙受不少损失。如两路铁道所需之枕木，广西前后在资源、三江、龙胜、融县、百寿、灵川、兴安、全县、罗城、灌阳、临桂、永福等十二县征采1,002,711根。最初，协定甲枕每根价为1.2元，后因物价迭起，生活指数直线上升，甲枕价每根虽先后

调整至3.25元、5元、10元、然仍未能跟上其它物价增长之幅度。尽管如此，大多数物主都能以大局为重，为了国防工程需要，不予计较，仍如数按协定价格交征。仅此一项，即损失（少收）数百万元。

最后是由于中央不守信用，单方撕毁协定，不办任何手续，不给分文补偿，即强行将湘桂路收归国有，使投资者蒙受重大损失。以桂黄南镇两段为例，筑路时，总共征用私有、省有土地七万余亩，迁移房屋335间，坟6,676座，种植物1,572,601亩。当时仅发迁移补偿费24,287.21元，其余系发给湘桂铁路公司股票。（仅苍梧一县即占7,535股——殷绅富股5,253股、村街股2,282股）至于广西省政府投资之款（用作迁移损失赔偿费、民工伙食费、征集材料费及其它管理开支），亦系向全省各村街绅富、殷商、矿商及机关公务员分头募集，由各人分担。因此，广西在该路所占的股份，实际完全是由全省人民投资的。民国三十四年（1945年）光复后，中央以复路为名，不办正式手续，不给任何补偿，即强行将湘桂铁路收归国有，与黔桂路合并，组成湘桂黔铁路工程局管理。这对于曾经以其血汗钱及赖以养生的土地投向该路的人们，无异是当头一棒！省内各界当即对此议论纷纷，愤愤不平，就连官办的桂林《中央日报》亦于民国三十七年四月一日发出“湘桂铁路的收用手续和收用价款的补偿，必须及早办理”的呼吁。但中央当局始终不予理睬，直至其政权崩溃前夕，仍无下文。

柳州公路发展简史

梁 昌 权

柳州地区公路，已有50余年的历史。1925年11月开筑柳石公路；1926年柳庆公路总局成立，柳州驻军第十五军第一师师长伍廷颺任该局总办，1926年陆续兴建南柳、大六、柳荔、柳长等线，1927年伍氏晋升广西建设厅厅长，1929年10月，以上线路全线竣工。以柳州为中心的陆路交通，汽车可直达南宁、桂林、庆远（宜山县）、石龙、长安等地，行人往来，城乡物资交流，颇为便利。

1949年11月柳州解放，1950年1月1日，成立柳州公路军事管理委员会办事处，接管以上路线计长352公里。

建国初期，以恢复交通，支持清匪反霸为主要任务。1954年修建浮泗、欧（洞）忻（城）公路；1956年修建六来、长板、忻古、石象、拉进、石武、沙大、上车、浮宜等9条新路。大跃进的1958年新开筑长古、红竹、桐金、北欧、岔忻、融三、武通、象桐、鹿中等9条公路。到1959年底止，以上公路计长781公里。此后，虽经过国民经济的调整和“文化大革命”动乱，柳州地区公路依然有所发展，到1971年止，增加武三、桂泗、石凤等线共42公里。在“文化大革命”的思潮干扰，在国民经济新长征时期，本地区公路继续增长。1981年底止，接受英

三、中小、古林、埔圻、岔龙、鹿清、古迁、来陶、忻加、周金、柳洛、拉进、桂泗等13条新线，计长363公里。特别是1958年的改弯降坡工程突出，把鬼子坳、香炉坳、古木坳、沙坪等降低，实现了公路运输拖长化。全地区基本实现社社通汽车，大部份大队有公路。公路四通八达，交通十分便利，对于工农业生产的发展，城乡物资交流有着十分重要的现实意义。

在公路养护和油路建设方面。1950年接受的建国初期公路，大部份的碎石路面，路况基础差，多数凹凸不平，行车十分困难。1956年起，柳州地区公路开始引进保护层、磨耗层路面，且历年来的勤修细养，路况逐年的不断提高。为了适应公路运输的发展需要，1971年开始铺筑南柳油路，到1976年止南柳、大六全线、柳广、柳沙、柳覃的一部分及柳江公路段实现了公路路面黑色化。到1988年止，柳州公路总段铺设油路888公里，占受养里程的49.29%。

在桥梁工程架设方面。建国初期的桥梁，除园艺场桥、许家村桥、大帽桥、丹洲桥等4座石拱桥；石台木面的三拱桥、杜村桥、龙江桥、乾怀桥以外，皆桥面窄，载重通过能力有限，难以适应运输的需要。从1956年起，国家有计划地新建、改建重要路线为永久性桥梁。1960年代以在拱桥为主，1966年开始引进双曲拱桥，同时对原有窄桥进行逐步加宽。到1989年止，全柳州地区实现了桥梁永久化，消灭了沙埔、斗江、贝江、雒容、脚板洲、鹿寨、罗秀、迁江、来宾、清水河、柳州、古宜、大埔、武宣、融安、象州、石龙等17个渡口，缩短了待渡时间，加速了车辆周转，为社会主义四化建设作出贡献。

解放前柳州民航史略

梁 辛

广西办理民用航空事业，始于民国二十二（1933）年。柳州正式设站，有定期班机往返升降，则是民国二十五（1936）年十一月五日以后的事。不过在此之前七年，即一九二九年，柳州已有民航性质的飞机降落过，那是广东航空处为发展民用航空事业所作的一次试验飞行。这一年的二月初，广东省政府电告广西省政府，谓为发展民用航空起见，拟辟粤汉（武汉）航线，计划先飞柳州，如同意请着手建筑飞机场，以便飞机抵柳之升降。中旬，驻柳的第十五军第一师，即奉令在河南帽合标营前一带畚地修筑飞机场。三月，粤方获悉柳州机场平整完竣，即派“中山”号飞机，由广州沿西江、浔江、黔江西飞首航柳州。该机由飞行员曾传贤驾驶，搭载广东航空处代表陈卓林，于下午一时余在帽合机场顺利降落，受到第十五军第一师师长兼广西省建设厅长伍廷颺和马平县长陆希澄等百余人热烈欢迎。柳州人得睹飞机真容即自此始。未几，粤桂之间因“武汉事件”反目，兵戎相见，此计划亦随之告吹。

（一）

三十年代初，民航以崭新的姿态，在全国各大城市出现。广西当局鉴于航空在交通及国防上之重要，乃于一九三

三年与粤省（粤桂已于一九三一年通款言和，化敌为友）共同投资200万元毫币，合组“西南航空公司”，向外订购士汀逊厂二一五匹马力四座位客机三架（分别命名为“长庚”、“启明”、“北斗”号）、哥德士莲厂一一〇匹马力两座位游览机一架（命名为“天狼”号），于一九三四年夏试航成功，十月正式开办广龙线：由广州经梧州、南宁以达龙州。当日自龙州飞返南宁，次日由南宁飞返广州。最初，每周对航两次：星期二、五西上，星期三、六东下。嗣以营业发达，增为每周对航三次：星期一、三、五西上，星期二、四、六东下。

一九三六年夏，粤桂酝酿联合反蒋。为方便与外界联络，乃于同年七月十日增辟广河线：由广州经梧州、南宁、龙州至越南河内。每周往返一次。星期五上午由广州西上，星期六上午由河内东下。同时与越南约定，实行中法民航联运办法。自此，两广与欧洲之间航空邮件，仅三数日可达，颇称便利。

一九三六年十月，广西省政府由邕迁桂。十一月，西南航空公司将广龙线改为广邕线，增设桂林和柳州两航空站。此线由广州经梧州、桂林、柳州以达南宁，每周对航两次。十一月五日中午十二时二十分，“长庚”号由桂飞柳，于一时十分抵柳州上空，为扩大影响，该机绕市三匝始降。但市民对通航一事反应并不热烈，原因除大家对飞机已司空见惯外，更主要的是认为民航班机并非他们乘坐之物，与百姓无缘。因当时桂林至柳州的机票每张售价三十元国币，此数相当于稻谷四百余斤，为汽车票价的三倍，一般民众是支付不起的。次年春，该线航班改为每星期二、三由桂林起飞，（《广西年鉴》第三回误记为星期一）经柳州、南宁至梧州，当日由梧州飞回桂林。

芦沟桥事变发生后不久，日机频繁空袭广州。为安全计，西南航空公司由广州（《广西年鉴》第三回误记为柳州）迁桂林。广州沦陷后，航班飞行时遭日机威胁，被迫全部停航，将所有飞机让与中央航空委员会接收使用，该公司遂告正式结束。

（二）

一九三七年，交通部中国航空公司（系交通部于一九三〇年八月与美国飞运公司合资经营，后改为与联美公司合资经营）及欧亚航空公司（系交通部于一九三一年与德国汉莎公司合资经营，中德绝交后改为国营，于一九四三年二月改称中央航空公司）因国都西迁，西南空运甚关重要，乃积极筹设与西南有关之航线。

中国航空公司初试办筑（贵阳）港（香港）线，在桂林、梧州设降落站。不久改为渝港线：由重庆经贵阳、桂林、梧州至香港，并以柳州为备用站。一九三八年元旦，该公司在桂林设立分公司。同年底，增辟滇渝桂线：每星期一由昆明飞经重庆达桂林，并于当日折返。太平洋战事爆发、香港沦陷后，原有的渝港线缩短为渝桂线。滇缅战役后，政府急需输入国外物资，该公司先后增辟几条新航线，其中之一有重庆、芷江、柳州航线。

欧亚航空公司于一九三八年初开辟滇河桂港线，因桂林当时正在扩修机场，暂不能降机，改降柳州。该线分柳港及柳昆两段航行：每星期一、四下午二时由柳州飞香港，每星期日、三上午十时十五分由柳飞昆明，均当日到达。柳州至香港每张客票为国币一百四十元，至昆明为国币二百〇五元，货物交运每公斤收费照客票价百分之一计算。行李免费十五公斤，超过每公斤柳港收二元一角，柳昆收三元一角。一九三八

年九月五日，该公司“十五号”机由香港飞昆明，在广东省英德县佛岗上空，遭到公然违反国际法的日机三架偷袭，身中数弹，最后勉强坚持飞到柳州。自此，该线被迫改为不定期飞行。同年十一月中旬，桂林机场扩修完竣，欧亚公司即将柳州站撤消，建立桂林站，将滇河桂港线改为渝桂昆线，初拟以桂林昆明两站为终始站，重庆为转运站，旋又决定每星期由重庆起飞至桂林，当日继续飞往昆明，星期二由昆折返，后以乘客渐多，改为每周对航三次。一九四〇年七月，增设桂昆来回班，中途在柳州停降。一九四四年，又增辟蓉桂线。另外，为发展渝闽空运，该公司于一九四四年夏，曾着手筹设由重庆经贵阳、柳州、曲江、赣州至建瓯之航线，旋以敌发动湘桂战役，柳州失陷而中止。

一九四四年秋，敌薄桂柳，中国航空公司和欧亚航空公司在广西所设机构相率西迁，全省航空事业完全陷于停顿。

抗战胜利后，复员者日众。中国航空公司首先利用各地军用机场设备，恢复不定期飞行。一九四五年九月十三日，重庆至柳州正式通航，每张客票为国币三万元，航程约三小时可达。次年，该公司正式在桂林恢复办事处，并于同年七月开辟沪京汉桂粤港线。这段时间是空运最繁忙时期，挂着各种头衔的接收大员，自川、滇、黔经柳州飞往全国各地“劫收”。每天，柳州机场平均（包括美国军用运输机）五分钟即有一架飞机起落。同年十一月九日，该公司又新辟穗昆线，每周星期日由广州经柳州飞昆明，星期一由昆折返。票价：柳州至昆明十三万元，柳州至广州六万五千元，至香港八万二千五百元；货运至昆明每公斤一千三百元，至广州每公斤六百五十元。一九四七年四月，该线延长至香港。同时